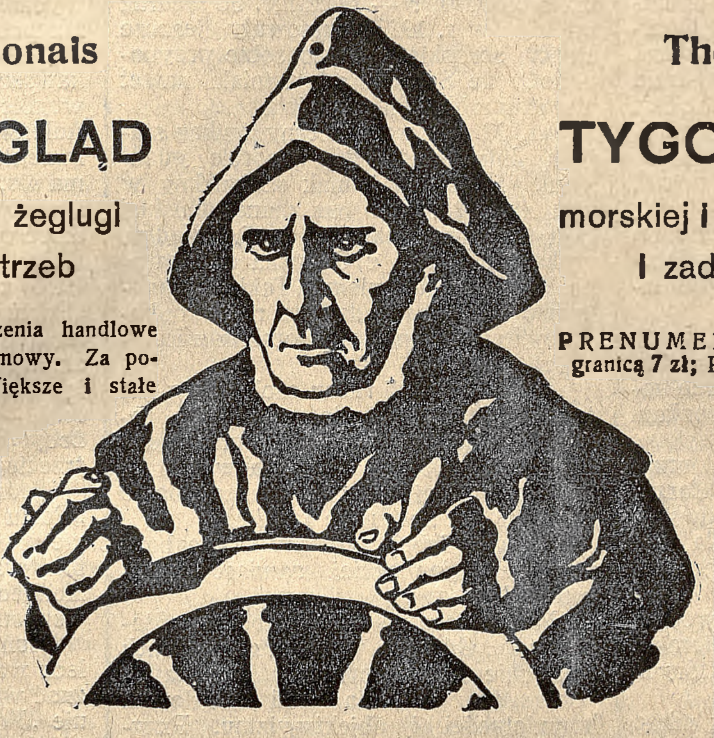
ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na 3 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 31. Rok wydania piąty. | **TCZEW, dnia 22 sierpnia 1926 r.** | Ogólnego zbioru **Nr. 141**

Realny program pracy żeglugowej.

Na ostatniej konferencji prasowej p. Minister Przemysłu i Handlu naogół w optymistycznych tonach scharakteryzował sytuację gospodarczą, jedynie w sprawach morskich znalazł ostre słowa przedstawiając stan dotychczasowy:

„W dziedzinie handlu morskiego ośm lat zostało zmarnowanych bezpowrotnie.

Dwa wypożyczone okręciki stanowią obecną flotę handlową. Ani jedna tona eksportowanego z Gdyni węgla nie pojechała w świat pod banderą polską, a wybrzeże polskie muszą obsługiwać obce nawet statki".

Dotychczasowemu stanowi rzeczy p. minister M. Kwiatkowski przedstawił skromny lecz realny program pracy.

„Budowa portu handlowego w Gdyni posuwa się raźno naprzód. W lipcu zwiększono cyfrę robotników przy budowie portu z 270 na 650, wykończono 68 metrów molo południowego. Tempo prac będzie zwiększone.

Na budowę portu rybackiego przyznano dodatkowy kredyt i rozpisuje się przetarg ofertowy na budowę. „Komitet Floty Narodowej" wznowił swą działalność i podejmie niebawem szerszą akcję".

Wiemy, że realność tego programu polega nietylko na stosowaniu istotnie możliwych środków, a więc na jego skromności, lecz i na nowej metodzie działania. W sprawach budowy Gdyni zmiana już się zaznaczyła w przejściu od systemu wielce fikcyjnego kredytowania rządu przez firmę budowlaną do systemu rozliczenia gotówkowego, przy którym rząd ma wielką swobodę działania i istotną możność regulacji wzgl. przyspieszenia robót.

Również w dziedzinie żeglugowo-morskiej daje się zanotować żywy kierunek dążący do niezwłocznej realizacji programu handl.-morskiego. Wykorzystaną ma być dla powstania własnej floty handlowej organizacja „Komitetu Floty Narodowej", nieczynna niemal od jej powstania.

Jak komunikuje „Kurjer Łódzki" w dniu 17 bm. odbyła się pod przewodnictwem premjera ministrów prof. Bartla konferencja poświęcona organizacji floty handlowej.

W konferencji brali udział ministrowie przemysłu i handlu, kolei, robót publicznych, delegaci min. spraw wewnętrznych, spraw wojskowych i prezes Banku Gospodarstwa Krajowego.

Minister przemysłu i handlu wygłosił dłuższy referat na omawiany temat, nad którym wywiązała się dłuższa i ożywiona dyskusja. W rezultacie stwierdzono jednogłośnie konieczność powstania polskiej floty handlowej i przyjęto wytyczne dalszej pracy w tym kierunku.

Organizacja budowy floty zajmie się minister przemysłu i handlu w porozumieniu z ministrami kolei, robót publicznych i przy ścisłej z nimi współpracy.

Wynik prac organizacyjnych przedłożony zostanie komitetowi ekonomicznemu rady ministrów i omówiony z premjerem Bartlem.

„Przegląd Wieczorny" z dn. 19 bm. pisze: P. minister przemysłu i handlu przedstawił przebieg dotychczasowych poczynań w tym kierunku i stwierdził, że pozostawienie inicjatywy utworzenia własnej floty handlowej sferom prywatnym nie dało pozytywnego wyniku. Rząd stoi na stanowisku, że stan obecny nadal trwać nie może, że Polska musi posiadać własną flotę handlową i dlatego rząd zdecydowany jest poczynić w tym kierunku pierwsze kroki.

Po wyczerpaniu dyskusji uchwalono powołać do życia komisję pod przewodnictwem ministra przemysłu i handlu i z udziałem ministrów: skarbu, kolei i robót publicznych, która opracować ma konkretny projekt stworzenia zaczątków polskiej floty handlowej, uwzględniając najpilniejsze potrzeby naszego życia gospodarczego.

Projekt ten ma być przedstawiony w najbliższym czasie Radzie ministrów do zatwierdzenia.

Port Gdański.

Świeżo ukazała się pod powyższą nazwą książka podręczna portu gdańskiego wydana przez Radę portu i dróg wodnych w Gdańsku.

Na samym wstępie wydawnictwo tak charakteryzuje w krótkich słowach organizację zarządu portu:

„Zarząd i naczelne kierownictwo portu gdańskiego spoczywają zgodnie z konwencją Polsko-Gdańską z dnia 9. 11. 1920 r., opierającą się na Traktacie Wersalskim, wyłącznie w rękach „Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku", która się składa z równej ilości Komisarzy Rzeczypospolitej Polskiej i Wol-

nego Miasta Gdańska, pod przewodnictwem neutralnego Prezydenta.

Centralnymi urzędami zarządu portowego są: Dyrekcja Handlowa i Techniczna, jak również wydziały Administracyjny i Finansowy. Urzędami lokalnymi, podlegającymi Handlowemu wzgl. Technicznemu Dyrektorowi są: Urząd Pilotów, Urząd Portu, Zarząd Kejów, Urząd Budowy Portu, Zarząd Wisły Gdańskiej i Gdańskich Dróg Wodnych.

Językiem urzędowym jest polski, niemiecki i francuski.

Rada Portu posiada własną banderę, na której są reprezentowane herby Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska.

Rozległe tereny w porcie, pomiędzy niemi Wolna Strefa, jak również znajdujące się tam i w mieście tory, dworce kolejowe ze wszystkiemi urządzeniami stanowią własność Rady Portu.

Administracja i eksploatacja urządzeń kolejowych są powierzone Zarządowi Polskich Kolei Państwowych, przyczem Rada Portu zachowała wobec niego pewne prawa, które wykonuje przez specjalnych delegatów.

Rada Portu utrzymuje drogi wodne, port i urządzenia portowe, pobierając w tym celu opłaty portowe, których wysokość sama ustala".

Już z powyższego widać, jak mimo fatalnego uszczuplenia naszych praw w Gdańsku, są one jednak rozległe. W myśl litery traktatów i konwencyj tworzących podwaliny stosunków polsko-gdańskich, Gdańsk jest portem dla Polski, włączonym w jej obszar celny **w większym stopniu**, aniżeli Wolne Miasto Hamburg w latach 80-ych w obszar celny Niemiec, gdyż posiadający jedynie skromną strefę wolną, zupełnie zresztą wystarczającą i przeznaczoną dla towarów reeksportowanych.

„Port gdański" składa się z dwu treściwych rozdziałów: Gdańskie urządzenia portowe, oraz gdański ruch portowy. Piękne ilustracje dają obraz nowych urządzeń przeładunkowych i widoki ważniejszych basenów portowych. Kilka ciekawych diagramów unaocznia wspaniały rozwój „powojenny" portu gdańskiego w stosunku do czasów pruskich. Statystyczne tabele i załączniki opłat portowych i rozporządzeń regulujących ruch w porcie gdańskim stanowią cenny materjał faktyczny. Skorowidz i mapy służą dla lepszej orjentacji czytelnika.

Książeczka jest wydana pięknie. Gustowną jasną okładkę zdobią godła Polski i Gdańska, złączone w banderze Rady Portu. Techniczna strona stoi na wysokości, właściwej drukom „Drukarni Gdańskiej".

Co do treści „Portu Gdańskiego" uczynić wypada kilka uwag i poprawek: do str. 15 Rzeczypospolita Polska liczy nie **27 mil.** mieszkańców i **386 miljonów** kwadr. kilom. przestrzeni, lecz **30** mil. mieszkańców i 386 tysięcy kwadr. klm. powierzchni.

str. 26, na mapce połączenia z portem gdańskim nazwa Gdańsk umieszczona tak daleko na boku (i w nawiasie) że nie jasne jest dla nieprzygotowanego czytelnika do czego się ona odnosi. Nazwa Stołpce wydrukowana jako Stołbce.

Str. 32 w statystyce statków morskich według narodowości znajdujemy obok Jugosławii też i Serbję! Może chodzi o rok 1912? — Lecz nie, bo według tablicy w r. 1923 kursowały jeszcze statki serbskie. Warto sobie przypomnieć, że Serbja, gdy istniała, nawet statków morskich nie miała.

str. 33 zawiera obszerny wykaz stałych linji okrętowych w porcie gdańskim. Napróżno jednak szukaliśmy w nim tak dobrze u nas znanej duńskiej Bałtycko-Amerykańskiej Linji. Według wykazu połączeń z Gdańska do Nowego Yorku wogóle niema! Takie przemilczenie wypada bardzo na rękę konkurencyjnym linjom nowoyorskim z Hamburga i Bremy.

str 42 w tabeli ruchu osobowego, jak też i gdzieindziej czytamy: Libawa, zamiast urzędowo u nas przyjętego brzmienia **Lipawa** (Lipawa w etymologji łotewskiej oznacza tyle co miasto lip, więc ma znaczenie Lipska).

W tejże tabeli czytamy Gothenburg w pisowni niemieckiej, zamiast właściwego Göteborg.

Następująca na str. 43 tabelka: „Stanowisko Gdańska w ruchu na morzach Bałtyckiem i Północnem", pozostawia wiele do życzenia pod względem kompletności i objektywizmu. Przyciągnięto bowiem do porównania wyłącznie: Hamburg, Bremę, Kopenhagę, Szczecin, Lubeckę, Królewiec. Dla Sztokholmu i Malmö nie zdołano otrzymać danych z r. 1925! W tem zestawieniu uderza brak wśród portów morza Północnego Rotterdamu i Antwerpji, które mają ruch większy niż Hamburg, a utrzymują ożywione stosunki z portem gdańskim. Wysunięcie Hamburga na pierwsze miejsce (z podaniem w nawiasie: „bez Cuxhaven i Altony") w wydaniu Rady Portu w Gdańsku razić musi oko polskiego czytelnika jako źle uzasadniona reklama dla handlu morskiego sąsiedniego państwa. Wprowadzenie do statystyki Londynu, Antwerpji i Rotterdamu tylko lepiejby uwypukliło doniosły fakt szybkiego wzrostu ruchu w tych portach, chociaż nie tak znacznego jak w Gdańsku, który jakby ożył od chwili włączenia w polski obszar celny.

Z załączonych do wydania trzech mapek jedna jest nawet nowa, dwie inne zaś pochodzą z poprzedniego wydania „Portu Gdańskiego". Nowa mapa nie nastręcza poważniejszych uwag krytycznych. Jedynie podkreślić wypada brak wszelkich objaśnień w języku polskim. Kilka nazw części portu po polsku, jak również kilka nazw firm w dwu językach jeszcze nie stanowią mapy dwujęzykowej. Oczekiwaliśmy nazw objaśniających w języku polskim, obok objaśnień niemieckich. Jeśli „Port Gdański" w wydaniu polskiem ma być dostępny polskiemu czytelnikowi, objaśnienia muszą być polskie, lub podwójne, jeśli chodzi o oszczędność przy wykorzystaniu map.

Gorzej się przedstawia sprawa z mapami pochodzącemi z pierwszego wydania „Portu Gdańskiego".

W okresie gdy już „nawet" senat gdański uchwalił stosować w swej korespondencji poprawne adresy miejscowości polskich, a więc pisać: Hel, Jastarnia, Puck, Wejherowo, Tczew i t. d., o tyle wydanie Rady Portu jeszcze zna na tych mapach Neustadt, Hela, Putzig, Heisternest, Adlershorst, Dirschau, i t. d. Najciekawsze, że na obydwu mapach Gdynia wogóle nie figuruje. Jest Oksywie, jest Adlershorst-Orłowo, między niemi zas rozległe miejsce... Na miejscu Gdyni niema nic, a czytelnik polski, czy obcy, jeszcze w r. 1926 nie powinien nic wiedzieć o jej istnieniu.

W Nr. 31 „Żeglarza Polskiego" z r. 1924 z powodu pierwszego wydania „Portu Gdańskiego" radziliśmy wycofać te nielojalnie ułożone mapy. — Dziś znajdują się przy drugim wydaniu, psując bądźco bądź już pięknie ułożoną całość. — Szczerze więc należy życzyć, ażeby nie powędrowały do wydania trzeciego!

Jednocześnie z polskiem wydaniem „Portu Gdańskiego" ukazało się wydanie niemieckie. Okładki jego nie zdobi bandera Rady portu. A szkoda. Wydanie niemieckie jest wszak przeznaczone dla wszystkich obcych.

Kończąc te uwagi o zewnętrznych lecz ważnych usterkach wydania przyznać wypada, że drugie (obecne) wydanie „Portu Gdańskiego" wybitnie się różni od pierwszego zwięzłością i ścisłością treści, oraz wykonaniem. Dla pierwszego zaznajomienia się z organizmem portowym Gdańska książka ta jest nieodzowna, wobec czego ją szczerze polecić można czytelnikom „Żeglarza Polskiego". JKT.

Zwyczaje w gdańskim porcie co do załadowania i podstawienia drzewa.

§ 4.

Wysyłający zobowiązany jest dostawić odpowiedniego drzewa w ilościach wystarczających.

Drzewo powinno być dostarczone w odpowiedni sposób i musi się dać łatwo sprawdzić co do ilości. w szczególności należy zważać na to co następuje:

a) O ile dostarcza się dłużyce sosnowe i świerkowe (drzewo mające 18 stóp i więcej) w kilku pokładach, sztuki najniższych pokładów muszą być tak widoczne, aby mogły być policzone.

b) O ile dostarcza się sosnowe i jodłowe kloce, podkłady, sleepry i półczyny złożone w więcej niż trzech pokładach, należy je podawać statkowi w poszczególnych pokładach. Jeśli najniższe trzy pokłady nie nastręczają trudności przy sprawdzaniu, należy je przeliczyć odrazu. Jeśli takie sprawdzenie jest niemożliwe, należy górny pokład z osóbna odliczyć. Dwa najniższe pokłady odlicza się zazwyczaj razem.

c) Podkłady dębowe muszą być podstawione na mocnych płytach, lub też na tratwach albo promach. Płyt składających się z sosnowych podkładów nie należy używać jako tratw.

d) Podstawienie drzewa we formie pierwotnych tratw jest niedopu-

szczalne; to postanowienie nie dotyczy olchy.

e) Podstawienie materjału tartego wszelkiego rodzaju, kopalniaków, klepek dębowych, klepek parkietowych (fryz) odbywa się albo za pomocą promów i berlinek do miejsca postoju statku, albo na wagonetkach przy moście wysyłającego. Przy dostarczaniu w berlinkach i promach w składzie łatwo dającym się sprawdzić należy przeliczyć zawartość każdej berlinki albo promu i wysyłającemu pokwitować jeszcze przed rozpoczęciem odbierania. Sprawdzenie ma tylko wtenczas miejsce, jeśli towar odlicza się dla statku.

O ile towar tak jest ułożony, że nie może być sprawdzony, przelicza się ilość sztuk każdej pętlicy. Klepki parkietowe (fryzy) oraz przyrżnięte części skrzynek, statek musi liczyć wtenczas, jeśli otrzymuje je związane.

Przy podstawieniu w wagonetkach liczy się ilość sztuk każdej wagonetki. W każdym wypadku, gdzie sprawdza się ilość podkładów, pętlic albo wagonetek, statek obowiązany jest pokwitować ilości załadowane w jednym dniu. Ładunek podstawić należy wzdłuż statku.

Przy ładowaniu z wody sprawdzić należy we wszystkich tych wypadkach, kiedy podstawia się większe tratwy dające się przeliczyć, każdą mniejszą i większą tratwę przed załadowaniem do statku i żądać pokwitowania.

O ile podstawia się drzewo w berlinkach mających więcej niż jedną belkę poprzeczną, natenczas wysyłający zobowiązany jest dodać tym berlinkom dość ludzi, mogących ułożyć drzewo do założenia pętlicy tak, ażeby windy statku podnieść je mogły gładko.

Przy podstawieniu ładunku statkowi wręczyć należy kwit, zawierający ilość sztuk podstawionych z uwagą, czy danej partji dodane zostaną jeszcze dalsze.

Statki stanąć powinny na tem wolnem miejscu, które wyznaczone zostało przez wysyłającego — o ile gładki spław i bezpieczne zatrzymanie jest pewne — i tam przyjąć ładunek, o ile niema innego postanowienia. Jeśli dla załadowania partyi częściowych przyznane zostało osobne miejsce, to odpowiadać ono powinno powyższym warunkom. Jeśli należy zmienić miejsce załadowania na żądanie władz, wysyłający zobowiązany jest przetransportować drzewo leżące równolegle z statkiem na własny koszt do nowego miejsca załadowania statku. Czas przetransportowania na nowe miejsce nie uchodzi, w razie rozkazu władz, jako ładowania.

Statki z ładunkiem mieszanym czyli takie, które nie zabierają wyłącznie drzewa, mają mieć możliwość każdego czasu na żądanie kapitana ładować u kilku wysyłających nawet wteczas, jeżeli nastąpi przerwa w załadowaniu materjału jednego lub drugiego wysyłającego. Przerwa nie może jednak dłużej trwać niż do rana dnia następnego.

Naogół podstawić należy statkowi tyle drzewa równolegle, ile prawdopodobnie będzie mógł załadować. Statek uchodzi za zupełnie załadowany, jeśli dziennie podstawiono:

	Od 15 marca do 30 wrześ.	Od 1 paź. do 14 mar.
deals, battens i boards na statki o pojemn. 300 std.	20 std.	17 std.
deals, battens i boards na statki ponad 300 std. .	22 std.	19 std
deski poniżej 1 cali . .	15 std.	12 std.
	Od 1 stycznia do 31 grudnia	
klepek dębowych . .	55 tys. albo 2 zred. tysiące	
kopalniaków (pitprops)	23 standart. göteborskich = 180 stop² = 20 fathom = 6×6 × 6 stop.	
sleeprów i podkładów	tak prędko jak statek może załadować.	

§ 5.

Wydanie konosamentów wysyłającemu.

Wysyłający ma prawo żądać konosamentów w myśl § 642 niemieckiego kodeksu handlowego, opiewającego:

„Po ukończeniu każdego naładowania kapitan lub jego zastępca zobowiązany jest wystawić natychmiast, za zwrotem ewentualnie wystawionych na podstawie odebranych towarów tymczasowych kwitów, konosament w tylu egzemplarzach, ilu wysyłający żąda.

Wszystkie egzemplarze konosamentu muszą być tej samej treści, nosić tę samą datę i zaznaczać, ile egzemplarzy wystawiono.

Wysyłający zobowiązany jest wydać kapitanowi lub jego zastępcy konosament podpisany przez niego.

Wystawienie konosamentu załatwić może w miejsce kapitana lub jego zastępcy upoważniony w tym celu przedstawiciel firmy okrętowej.

Konosament może opiewać, jeśli wysyłający się godzi, na towary, które zostały przyjęte do przetransportowania, nie zostały jednak jeszcze załadowane.

Reklamacje kapitan lub jego zastępca wnieść może przed rozpoczęciem ładowania, albo jeśli takowe powstają podczas ładowania, zaraz po stwierdzeniu faktu, do obecnego przedstawiciela wysyłającego. W żadnym wypadku nie mogą więcej zawierać, niż stwierdzenie rzeczywistych faktów.

Statek podać musi ładunek znajdujący się na pokładzie według sztuk, o ile statek wogóle odpowiada w myśl przepisów dla niego obowiązujących za ilość sztuk.

Możliwe żądania zwrotu postojowego należy podnieść natychmiast, w żadnym zaś wypadku przy podpisywaniu konosamentów.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Ładowanie w Gdyni.

Stan rzeczy w Gdyni wskazuje na istotny postęp. W ub. tygodniu załadowano na statki przeszło 14.000 ton węgla zamiast zwykłych ośmiu tys. Montowanie kranów mostowych posuwa się raźno naprzód. Jest nadzieja doprowadzenia w najbliższym czasie eksportu węgla przez Gdynię do 60.000 ton miesięcznie, po zmontowaniu zaś kranów będzie mógł przekroczyć liczbę 120.000 ton na miesiąc.

Zastój w Tczewie.

W Tczewie w ruchu jak lichtugami na morze tak też berlinkami do Gdańska zupełny zastój. Bezczynnie stoją zafrachtowane przez T-wo Wisła-Bałtyk 5 lichtug morskich niemieckich i 24 berlinki, przeważnie zafrachtowane w Królewcu, oraz w Gdańsku. Wysyłanie węgla dla Tczewa ma być całkowicie wstrzymane. Przyczyny tego zastoju, narażające przedsiębiorstwo inż. Nosowicza na olbrzymie straty nie są znane.

Odjazd „Lwowa".

Statek szkolny „Lwów" odpłynął 17 bm. z ładunkiem drzewa z Gdańska do Gandawy.

Rynek frachtowy.

Tendencja frachtowa z Gdańska i Gdyni pozostaje nadal mocna. Fracht węglowy wynosi w ostatnim czasie: do Sztokholmu 7 szyl. 3 peny — 7/9 a nawet 8/—. Do Kopenhagi 7/9 do 8/2, do Rygi 7/6, do Bordeaux 10/6 szyl. za tonę metr.

Frachty drzewne wynosiły za standard: na wschodni brzeg Anglji 44/0—45/2, na zachodni brzeg Anglji 50/3 — 51/6, do Antwerpji 42/6, do Calais i Ostendy 40/0 szyl., do Amsterdamu 21/5 ft. za stand.

Frachty zbożowe wynosiły do Danji 8/6 — 11/— szyl. za tonę (różnica cen częściowo tłomaczy się gatunkami zboża (za zboże cięższe fracht jest mniejszy), do Antwerpji 9 — 9/6 szyl.

Za cukier płacono do Rygi 9 szyl. od tony.

Na wysokość frachtów węglowych oraz na rudę w imporcie wpływa w wielkiej mierze nierówność w załatwianiu statków w porcie. Ilość nowoczesnych kranów przy wciąż wzrastającym ruchu masowych towarów jeszcze nie jest wystarczająca, tak że musiano w ostatnim czasie na wniosek dyrekcji kolejowej ograniczyć przeładunek rudy, co oczywiście nie pozwoli rozwijać się temu importowi. Rada Portu jednak wciąż zwiększa ilość kranów, a nabrzeże przebudowane dworca wiślanego wkrótce będzie oddane do użytku zwiększając ilość miejsc przeładunkowych.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

Porty — ośrodki importu bawełny do Europy. Od 1 września 25 do 1 czerwca 26 importowano bawełny na kontynent Europy:

przez Bremę 1.520.356 bel,
przez Havre 936.372 bel,
przez Antwerpię 269.273 bel,
przez Hamburg 234.358 bel,
przez Rotterdam 157.361 bel,
przez Gandawę 142.025 bel,
przez Dunkerkę 115.215 bel.

W powyższem zestawieniu nie uwzględnione są porty Anglji i Morza Śródziemnego. W porównaniu z latami poprzedniemi silnie wzrósł import bawełny przez Havre. Ponieważ nie zdołaliśmy jeszcze stworzyć ośrodku własnego dla importu bawełny nad Bałtykiem, sprowadzamy bawełnę kolejami z Bremy stojąc w silnej zależności od giełdy na bawełnę w Bremie.

Skandynawskie floty handlowe na 1. VII b. r.

Świeżo się ukazało sprawozdanie półroczne towarzystwa klasyfikacyjnego Norske Veritas. Według niego tonaż handlowy państw skandynawskich liczył na 1 lipca br. w

Norwegji 2.764.000 ton rej. brutto,
Szwecji 1.340.000 ton rej brutto,
Danji 1.087.000 ton rej. brutto.

W porównaniu z r 1914 flota handlowa Norwegji zwiększyła się o 170.000 ton, jednak wartość jej zwiększyła się o wiele więcej, gdyż w roku 1914 w ogólnej liczbie liczono 600.000 ton żaglowców, obecnie zaś tylko 30.000 ton. Flota motorowców pod norweską banderą liczyła na 1 lipca 256 statków z 479.000 ton. Norwegowie budują obecnie więcej motorowców niż parowców, wśród budujących się motorowców jest sporo cysternowych. Około 22 proc. nowego tonażu (z ostatniego półrocza) zostało zbudowane w Norwegji.

W Szwecji daje się zauważyć silne zmniejszenie budowy i nabycia statków motorowych. Podczas gdy w 1925 r. tonaż motorowców szweckich zwiększył się o 81.000 ton, parowców zaś tylko o 6000 ton, w pierwszej połowie 1926 r. tonaż parowców zwiększył się o 7700 ton, natomiast tonaż motorowców zmniejszył się o 700 ton.

W Danji było odwrotnie: w 1925 r. tonażu parowców przybyło 13.000 ton, motorowców zaś 13.500 ton. Przez pierwszą połowę 1926 r. tonaż parowców zmniejszył się o 5500 ton, a tonaż motorowców zwiększył się o tyleż ton.

Podróże morskie i sport wodny.

P. Harry Pidgeon powrócił do Los Angelos po czteroletniej samotnej podróży naokoło świata.

Jak już pisaliśmy p. A. Gerbault odbywający samotną podróż na żaglowcu „Firecrest" dokoła świata, spotkał się w kanale panamskim z Amerykaninem, który wracał już do domu z czteroletniej podróży dokoła świata. Obecnie p. Harry Pidgeon, marynarz i fotograf powrócił do swego rodzinnego Los Angelos. Łódź jego wynosiła zaledwie 34 stopy długości i miała dość wysoką nadbudówkę, pozwalającą na wygodne warunki zamieszkania.

Po pewnym czasie rozpoczniemy druk opisu podróży p. Pidgeon i jej przygód.

Odysca Perletty na łamach naszego pisma.

Niebawem rozpoczniemy streszczenie podróży żaglówką Perlette siedmiometrowej długości 2 pań sportsmenek, Marty Oulie i Herminy do Saussure. Niewiasty te przebyły na morzu Egejskiem 1.700 mil morskich bez czyjejkolwiek pomocy na miniaturowej krytej żaglówce. Przykład któremu pozazdrościć może i płeć brzydsza!

Sport Yachtów — modeli we Francji.

Szlachetny sport jachtów — modeli (wielkości zazwyczaj od 60 cm do 2 m) jest silnie rozwinięty zagranicą, w szczególności zaś we Francji. Miasto Bordeaux posiada towarzystwo jachtów — modeli bardzo ruchliwe i urządzające regularnie regaty modeli. W tegorocznych regatach np. brały udział aż 73 jachty — modele. Ogólny podziw wzbudzał model wyobrażający międzynarodowy typ jachtu 8 metrowego w dokładnem dziesięciokrotnem zmniejszeniu. Model został wykonany przez jednego z najwięcej znanych we Francji konstruktorów jachtowych.

Z dziedziny marynarki wojennej.

Zapowiedź przybycia do Gdyni nowych francuskich przeciwtorpedowców i łodzi podwodnych. Dnia 9 sierpnia opuściły port wojenny Lorient kontrtorpedowce Jaguar i Chacal oraz torpedowiec Simoun z przeznaczeniem do portów bałtyckich. W Dunkerce przyłączyły się do nich kontrtorpedowiec Bourrasque, niedawno wykończony i dwie łodzie podwodne typu Requin. Statki te stanowią ostatnie słowo techniki francuskiej w dziedzinie budowy torpedowców i łodzi podwodnych i udają się na Bałtyk w celach propagandowych. Dowodzi oddziałem kpt. okr. de Ponteneuves.

Kontrtorpedowce Jaguar i Chacal wstąpiły w służbę dopiero w zeszłym roku. Ich wyporność 2397 ton, siła turbin 50.000 KM, szybkość maksymalna 35 węzłów.

Kontrtorpedowiec Bourrasque ma wyporność 1457 ton, siłę turbin 33.000 KM, i 33 węzły szybkości. Jest tegoż typu co nasze budujące się we Francji Burza i Wicher.

Torpedowiec Simoun należy do mniejszych jednostek. Łodzie podwodne typu Requin stanowią najnowszą klasę francuską. Wyporność nad wodą 1147 ton, w zanurzeniu 1438 ton. Szybkość nad wodą 16, pod wodą 10 węzłów. Łodzie te są wyposażone w 2 silniki Diesla o sile 2900 KM każdy.

Z prasy.

Sierpniowy zeszyt „Morza", organu Ligi Morskiej i Rzecznej zawiera, jak zwykle numery tego pisma, treść b. obfitą i interesującą. Na numer ten złożyły się artykuły: A. Urbański. Kultura artystyczna polska w Gdańsku. J. Boreyko. Dążenie Niemiec do stworzenia silnej floty wojennej. R. Krajewski Polska Policja Morska. W. P. Wyprawa podbiegunowa M. Kom. Millana. Z podróży „Witezia" do Szwecji, Danji i Niemiec. — Z. Grabowski. Z prasy. — Kronika.

Żegluga wewnętrzna.

Ruch przez szluzę Einlage.

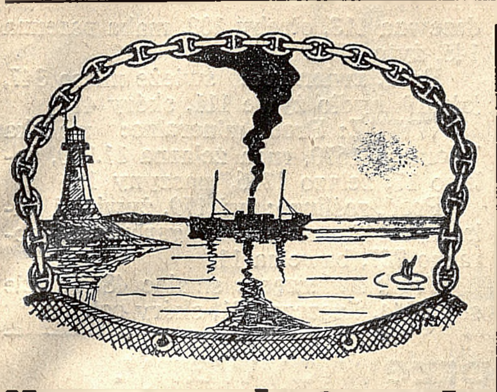
W stosunku do miesiąca poprzedniego ruch się podwoił. W kierunku Gdańska bowiem przebyło szluzę 941 statk. o łącznej nośności 114.252 ton (w czerwcu 674 statk. i 62.695 t.), w kierunku Żywej Wisły szluzę przebyło 920 statków o łącznej nośn. 113 993 ton (w czerwcu 651 st. i 58.774 t.). Ruch towarów wzmógł się nadzwyczajnie w pierwszym kierunku — ku portowi z 27.201 ton w czerwcu na 68.235 ton w lipcu), w kierunku do portu natomiast nawet nieco zmalał (z 8.635 t. w czerwcu na 7.189 t. w lipcu).

Przewaga ruchu towarów w kierunku odśrodkowym wytworzyła się wyłącznie dzięki transportom węgla, gdyż w powrotnym kierunku nie odbywa się transport masowego towaru, któryby ilością mógł dorównywać ładunkom węgla. Tymczasem w ruchu towarowym ku portowi 90 proc. wagowo stanowi węgiel. Przy wyłączeniu węgla wytwarza się nawet nieznaczna przewaga ładunków zdążających przez szluzę do portu. Dowodzi to, że ruch na rzece rozwija się już obecnie normalnie, a sytuacji żeglugi wiślanej nie można wcale porównywać z zewnętrznie tylko podobnem położeniem żeglugi morskiej do naszych portów, która ma przeważnie ładunek tylko w jedną stronę. — W związku z silnem poszukiwaniem na Wiśle tonażu berlinek dla eksportu tegorocznych zbiorów można oczekiwać coraz większego odsetku berlinek w ruchu na dół ze zbożem i cukrem, z jednoczesnem wstrzymaniem wzrostu ruchu węgla

Zbudowanie pierwszej berlinki żelaznej na Przemszy.

Na Przemszy w miejscowości Jęzor zbudowano pierwszą berlinkę żelazną dla Przemszy i górnej Wisły. Jestto berlinka węglowa długości 43 metry, szer. 7 metrów, nośność ma przy wyższych stanach wody 350 ton, przy niższych 150—180. Dotychczas używano na górnej Wiśle i Przemszy jedynie galarów o nośności przy najkorzystniejszych stanach wody nie ponad 50 ton.

Zasługę dokonania tego dzieła ma p. Andrzej Sapek szyper śląski, były właściciel berlinki na Odrze.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (9—15 sierpnia).

9 sp.: szw. par. Frykon 1032 do Norrköpingu (B i S).

10 sp.: szw. par. Juno 747 do Randersu (Rhd).

11sp.: szw. par. Anna 714 do Göteborga (B i S).

12 sp.: duń. żagl. z mot. Gefion 93 do Struer (Bg).

14 sp.: łot. par. Koknes 1045 do Rygi (D—S).

15 sp.: duń. par. Niobe 676 do Wasa (Rhd), szw. par. Sif 748 do Norrköpingu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 14.272,5 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.

13 sp.: niem. licht. Ulk 377 i Bazar 382 do Kjöge (Pohlmann).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1300 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (9—16 sierpnia).

9 sp.: duń. par. Borghild 432 do Kopenhagi (D—S), niem. par. Leonhard 429 do Holmsundu (Joh Sck), niem. hol. K. Gramersdorf z licht. M. 539 do Masnedu (Art).

10 sp.: duń. par. Paul Möller 138 do Kopenhagi (Jörgensen), szw. par. Helios 924 do Göteborga (B i S), szw. par. Atlantic 709 do Sundsvallu (Bg), szw. par. Helle 480 do Limhamnu (B i S), norw. par. Festmar 303 do Kopenhagi (Bg.)

11 sp.: szw. hol. Holger z licht. Hallfta III 473 do Karlshamnu (B i S), szw. par. Bris 1159 do Göteborga (B i S), szw. par. Thure 295 do Göteborga (B i S), szw. par. Karin 518 do Wisby (Bg), niem. par. Tip 756 do Helsingforsu (B i S).

12 sp.: duń. par. Angelika Maersk 866 do Newhaven (Bg), norw. par. Sneppe 885 do Bergen (B i S), duń. par. Neptun 549 do Helsingforsu (Rhd).

13 sp.: niem. par. Wotan 1396 do Rouen (B i S), norw. par. Speed 786 do Gefle (B i S), niem. par. Hilde 851 do Kopenhagi (Rhd), szw. par. Monika 745 do Slite (Jörgensen), duń. par. Northild 557 do Kopenhagi (D—S), szw. par. Eli 826 do Sztokholmu (B i S), norw. par. Ester 893 do Londynu (Bg), szw. par. Nordia 340 do Hudiksvallu (B i S), duń. par. Töra S. 70 do Londynu (Bg), szw. par. Gusten 353 do Fredericji (B i S), duń. par. Spito 522 do Aberdeen (Bg), fr. par. Le Merlier 1175 do Boulogne (B i S).

15 sp.: szw. par. Anna 713 do Harnessu (Rhd), duń par. Norsk 740 do New Haven (Bg), rosyjski par. Spartak 1128 do Leningradu (B i S), szw. par. Doggjorg 560 do Göteborga (B i S).

16 sp.: łot. par. Windau 281 do Marienhamnu (Bg), łot. par. Linhope 814 do Lipawy (Bg), duń. par. Dania 1390 do Hull (Hansa), szw. par. Frey 1398 do Göteborga (Bg), niem. par. Bernhard Blumenfeld 1675 do Sztokholmu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 61.400 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (9—16 sierpnia).

10 sp.: norw. par. Cap. Polonio 1136 do Calais (D—S), fr. par. Chateau Yquem 1209 do Bordeaux z drz. i tow. (Worms), niem. par. Stern 705 do Antwerpji (B i S).

11 sp.: duń. par. Estland 724 do Londynu (Jörgensen), gd. par. Marie Siedler 222 z zb. i drzw. do Amsterdamu (Rhd), fr. par. Yainville 836 do Antwerpji (Worms).

12 sp.: niem. żagl. z mot. Klara 70 do Elsfleth (Gw), duń. par. Kjöbenhaven 886 do Dordrechtu (D—S), duń par. Halftan 853 z drz. i tow. do Calais (Rhd), gd. par. D. Siedler 256 do Grevelius (Rhd).

13 sp.: duń .par. Hamlet 804 do Hull (Shaw), duń. par. Tarnholm 839 do Manchesteru z drz. i tow. (Rhd), duń. par. Skinfaxe 1014 do Grangemouth (D—S).

14 sp.: niem. żagl. z mot. Walter 51 do Aarhus (Bg), niem. żagl. z mot. Hela Naval 123 do Southamptonu (Shaw), szw. par. Mollösund 135 do Sztokholmu z drz. i tow. (Thor Hals).

15 sp.: ang. par. Majorca 598 do Leith.

16 sp.: norw. par. Vanja 788 do Antwerpji (Worms), duń. par. Holland 720 do Londynu (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 37.600 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (9—16 sierpnia.)

9 sp.: niem. żagl. z mot. Adelheid 40 do Królewca (Gw).

10 sp.: niem. par Anneliese 419 do Wazy (Rhd), niem par. W. C. Frohne 189 do Svendborgu z tatarką (Pwe).

11 sp.: gd. par. Marie Siedler 222 do Amsterdamu z zb. i drz. (Rhd), niem. par. Neptun 362 do Rotterdamu z zb. i tow. (Wolff), niem. par. Victoria Köpke 202 do Antwerpji (Gw), niem. par. Lena 550 do Antwerpji (Bg).

12 sp.: niem. par. Stadt Stolp 147 do Albergu (Gw).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3900 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (9—16 sierpnia).

10 sp.: par. Axel 213 do Nyköpingu (B i S).

11 sp.: niem. par. Elbing IV 185 z cem. i cukr. do Rygi (Lcz).

12 sp.: szw. żagl. z mot. Dagö 40 do Sztokholmu z cukr. i tow. (Thor Hals).

Statki powyższe wywiozły łącznie 700 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (9—16 sierpnia).

10 sp.: szw. par. cyst. Naitea 106 do Limhamnu z naftą (B i S), niem. par. cyst. Brösen 725 do Rouen z ropą gazowa (Scharenberg).

13 sp.: niem. żagl. z mot. Grete Glad 293 do Grangemouth z naftą i benzyną (B i S), niem. żagl. z mot. cyst. Marianne 285 do Tallinu z olejem (B i S).

16 sp.: duń. par. cyst. Dania 588 do Szczecina z benzyną i naftą (B i S), szw. par cyst. Naitea 106 do Limhamu z naftą i benzyną (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 4000 ton prod. naftowych.

Wywóz polskiego cementu przez port gdański. (9—16 sierpnia).

11 sp.: niem. par. Elbing IV 185 z cem. i cukr. do Rygi (Lcz).

13 sp.: niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 do Gefle (Bg), szw. par. Daland 588 do Konstantynopola z cem. i tow. (Lev. L).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1600 ton cementu.

Wywóz polskiej soli przez port gdański (9—16 sierpnia).

15 sp.: łot. par. Latvija 342 do Lipawy.

Statek powyższy wywiózł 800 ton soli.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański. (9—16 sierpnia).

9 sp.: niem. par. Industrie 1277 z Koppwerkshamnu z brykietami rudy (Schenker).

12 sp.: fr. par. Caudebec 769 z Antwerpji z fosfatem (Worms), duń. żagl. z mot. Albatros 102 z Kopenhagi z żelazem.

14 sp.: am. par. Fluor Spar 396 z Fernandino z fosfatem (Warta).

Statki powyższe wywiozły 6000 ton subst. mineralnych.

Ruch tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie sierpnia.
(w tonach)

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 95.965, sól 1113, fosfat 920, parafina 604, cement 509, sól potasowa 270, soda 734, oleje 3472.

Prod. roślinne: jęczmień 997, owies 135, pszenica 966, ow. strączkowe 54, słód 50, mączka kartoflana 57, rafinada 1049, makuchy 31, drzewo 44.523, smoła drzewna 113, otręby 102, mąka pszenna 145, żyto 4715.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 347, jaja 19, bydło żywe 111, skóry 41.

WWÓZ: **Prod. mineralne:** mączka Thomasa 1670, ruda żelazna 11.980, żeliwo 17, żelazo 1266, maszyny 18.

Prod. roślinne: ryż 179, żywica i kalafonja 142, oleje 322, garbnik Kwebracho 727, bawełna 11.

Prod. zwierzęce: smalec 48, śledzie sol. 3044, tłuszcze 231, skóry sol. 75.

Ruch okrętów przewidywany.
Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
26. 8.	z Le Havre	do Le Havre	27. 8.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
15. 9.	„ „	„ „	16. 9.	„	
5. 10.	„ „	„ „	6. 10.	„	„
27. 10.	„ „	„ „	28. 10.	„	„

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.
Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
22. 8.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	26. 8.	Estonia	Balt. America Line
12. 9.	„	„	21. 9.	Lituania	„
24. 8.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	24. 8.	Baltara	United Balt. Corp.
27. 8.	„ Lipawy	„ Londynu	27. 8.	„	„
31. 8.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	31. 8.	Baltriger	„
3. 9.	„ Rygi	„ Londynu	3. 9.	Baltannic	„
7. 9.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	7. 9.	Baltara	„
10. 9.	„ Lipawy	„ Londynu	10. 9.	„	„
14. 9.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	14. 9.	Baltriger	„

Wodostany Wisły.

Sierpień Daty	14	15	16	17	18	19	20	
Kraków	—120	—126	—140	—167	—170	—170	— 94	—
Zawichost	173	215	241	215	203	191	180	
Warszawa	188	179	172	188	248	228	206	
Płock	151	140	136	133	138	178	174	
Toruń	203	180	164	158	153	161	215	
Fordon	218	192	174	166	160	162	202	
Tczew	280	218	180	150	138	126	124	
Ujście (Schiewenh.)	242	240	242	256	264	248	252	

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.